

### Regionalisierung zeit-räumlicher Stadtstrukturen

Pohl, Thomas

Veröffentlichungsversion / Published Version

Sammelwerksbeitrag / collection article

**Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:**

Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL)

#### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Pohl, T. (2019). Regionalisierung zeit-räumlicher Stadtstrukturen. In D. Henckel, & C. Kramer (Hrsg.), *Zeitgerechte Stadt: Konzepte und Perspektiven für die Planungspraxis* (S. 171-202). Hannover: Verl. d. ARL. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-64655-2>

#### Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY-ND Lizenz (Namensnennung-Keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier: <https://creativecommons.org/licenses/by-nd/3.0/deed.de>

#### Terms of use:

This document is made available under a CC BY-ND Licence (Attribution-NoDerivatives). For more Information see: <https://creativecommons.org/licenses/by-nd/3.0>

*Pohl, Thomas*

## **Regionalisierung zeit-räumlicher Stadtstrukturen**

URN: urn:nbn:de:0156-0877087



CC-Lizenz: BY-ND 3.0 Deutschland

S. 171 bis 202

Aus:

*Henckel, Dietrich; Kramer, Caroline (Hrsg.):*

**Zeitgerechte Stadt - Konzepte und Perspektiven für die Planungspraxis**

Hannover 2019

Forschungsberichte der ARL 09



Thomas Pohl

## REGIONALISIERUNG ZEIT-RÄUMLICHER STADTSTRUKTUREN

### Gliederung

- 1 Einführung
  - 2 Zugänge zur Analyse städtischer Zeit-Raum-Arrangements
  - 3 Das Chronotop als Zone ähnlicher Funktion, ähnlicher Aktivitätszeit, ähnlicher Zugänglichkeit und ähnlichen Tempos
  - 4 Indikatoren zeit-räumlicher Differenzierung und ihre empirische Erfassung
  - 5 Regionalisierung städtischer Chronotope
  - 6 Fazit und Ausblick
- Literatur

### Kurzfassung

Das planerische Ziel der Herstellung von Zeitgerechtigkeit setzt voraus, potenzielle zeit-räumliche Konflikte im Stadtraum zwischen verschiedenen Nutzergruppen erkennen und lokalisieren zu können. Ausgehend von klassischen zeitsoziologischen und zeitgeographischen Ansätzen werden im Beitrag vier zentrale Dimensionen herausgearbeitet, die für die zeit-räumliche Differenzierung von Städten bedeutsam sind. Dies sind:

- > Die funktionale Beschaffenheit eines Chronotops, die maßgeblich für seinen Rhythmus und damit auch für typisch auftretende Nutzungskonflikte ist
- > Die Ausdehnung von Aktivitätszeiten, die durch eine zunehmende Belebung bestimmter Chronotope in den Abendstunden konfliktiv verlaufen kann
- > Die Zugänglichkeit eines Chronotops, welche in Abhängigkeit von der Kapitalverfügbarkeit sowie der individuellen Wohnlage für bestimmte Bevölkerungsgruppen nicht immer uneingeschränkt gewährleistet ist
- > Das Tempo, wobei neben der Frage nach dem Umgang mit dem dominanten Beschleunigungsdruck im Stadtraum auch Zonen der Entschleunigung zu finden sind, die unter dem Gesichtspunkt des Stressausgleichs als besonders schützenswert verstanden werden können.

Im Anschluss an die theoretische Herleitung dieser Handlungsfelder werden Methoden zur Erhebung geeigneter Indikatoren anhand von Beispielen vorgestellt und diskutiert. Der Beitrag schließt mit der Regionalisierung zeit-räumlicher Stadtstrukturen in Form idealtypischer Chronotope und einer Diskussion zeit-räumlicher Konfliktkonstellationen, die aktuell Regulationsbedarfe erkennen lassen.



## Schlüsselwörter

Städtische Teilräume – Zeitstrukturen – Chronotop – Rhythmus – Zugänglichkeit – Tempo

## Regionalisation of temporal-spatial urban structures

### Extended summary

To pursue the aim of creating temporal justice it is necessary to be able to identify and localise temporal-spatial conflicts between various user groups in urban space. Spatial disparities have consequences for the participation of all urban dwellers in urban infrastructures and access to educational and cultural institutions, and are thus equally relevant issues of justice.

This paper develops a conceptual approach for the analysis of spatial-temporal structures in cities based on foundations from time geography and time sociology. This enables a more thorough understanding of the reasons for current socio-spatial disparities within cities, and also contributes to policy and planning discussions on the significance of everyday temporal structures for urban and regional planning.

Based on classic approaches from time sociology and time geography, the paper presents and discusses four central dimensions that are significant for temporal-spatial differentiation in cities. These are:

- > The functional characteristics of a chronotope, which are decisive for its rhythm and thus also for typical conflicts of use
- > The extension of times of activity, which can involve conflict due to the increased liveliness of certain chronotopes in the evenings
- > The accessibility of a chronotope, which may be restricted dependent on the available capital or individual residential location of certain population groups
- > The speed, whereby here the issue is not only dealing with the prevalent pressure for speed but also with finding zones of deceleration in urban space that counter-balance stress and can thus be viewed as particularly worthy of protection.

Following the theoretical presentation of these fields, attention turns to a discussion of the methodology for collecting appropriate indicators, using examples. A regionalisation of temporal-spatial urban structures (chronotopes) is subsequently undertaken and shows that different temporal-spatial constellations of conflict dominate in different sub-districts depending on the times of activity, rhythm, accessibility and speed that characterise the specific neighbourhood. This enables a recognition of the need for time-policy regulation:

Thus in the urban *Central Business Districts* it is possible to witness an extension of activity times and opening hours, both in the evenings and at weekends (e.g. reduced restrictions on Sunday trading). These central districts of the city are also affected by

the increasing pressure for acceleration. Access to *commercial districts* usually located on the edges of urban areas often requires automobility as a precondition of access for users. This type of chronotope is also affected by temporal extensions caused by the longer opening hours of retail facilities. This can cause conflicts due to longer working hours in the retail sector.

In contrast, it is only possible to detect a low level of pressure for temporal extensions in the peripheral, often suburban districts of the cities, which are primarily characterised by housing. These *residential areas* display a clear rhythm with different day-time and night-time populations and largely collectively shared activity hours. However, here accessibility for people without cars can also be difficult due to the lower spatial coverage of public transport. These neighbourhoods threaten to become 'spatial traps', particularly for older and less mobile residents. Urban *mixed-used areas* display polyrhythmic activities determined by the diverse activities of different user groups. This is linked to a decline in the limits put on activity times and increased pressure for temporal extension in these chronotopes, arising from a growth in evening-time leisure usage and the associated economic-profit interests. Urban *nightlife and entertainment districts* where leisure and tourism dominate over other functions are under even greater pressure.

The paper investigates the issue of achieving a 'liveable city for all', which requires a temporal policy that balances the various interests. It is necessary to take into account the accessibility of relevant infrastructures in a functionally differentiated space, the need for urban life and culture, but also for quiet and relaxation. A regionalisation of temporal-spatial urban structures can aid understanding of existing fields of conflict.

### Keywords

Urban sub-districts – time structures – chronotope – rhythm – accessibility – pace

## 1 Einführung

Alle Aktivitäten sind in räumliche sowie zeitliche Kontexte eingebettet. Raum und Zeit bilden die Rahmung der alltäglichen Erfahrungs- und Lebenswelt jedes Einzelnen. Während räumliche Strukturen mit dem Methodenset der Geographie sowie der raumorientierten sozialwissenschaftlichen Forschung erfasst und beschrieben werden können (vgl. Verfahren wie Nutzungskartierungen oder laufende Sozialraumbesichtigungen vieler Großstädte), sind systematische empirische Verfahren zur Messung zeitlicher Strukturen weit weniger ausgearbeitet. Gerade in Städten nehmen aber nicht nur die räumlichen Nutzungskonflikte zu, wobei die derzeitige Debatte um Gentrifizierung und „bezahlbares Wohnen“ zu den prominentesten Beispielen zu rechnen sein dürfte. Auch und gerade Konflikte um die Nutzung des Raums zu bestimmten Zeiten scheinen mit Blick auf die Pluralisierung urbaner Lebensstil- sowie Nutzergruppen mit sehr verschiedenen Alltagsroutinen von wachsender Bedeutung zu sein. Zudem lassen gerade in jüngster Zeit planerisch beförderte Stadtmarketingmaßnahmen wie die Eventisierung bzw. Festivalisierung oder auch die zunehmende „Touristification“ (das heißt die Inwertsetzung urbaner Destinationen für den Tourismus) einen beachtlichen zeitpolitischen Regulationsbedarf erkennen.

Die angesprochenen Entwicklungen im Stadtraum bleiben nicht ohne Folgen für die Teilhabe verschiedener Nutzergruppen an städtischen Qualitäten (Infrastrukturen, Zugang zu Bildungs- und Kultureinrichtungen etc.) und sprechen somit auch Gerechtigkeitsfragen an. Über sozioökonomische Aspekte der Wohnstandortwahl hinaus scheint, neben dem Bedürfnis nach Ruhe, auch das genaue Gegenteil, der Wunsch nach einem urbanen und „lebhaften“ Lebensumfeld das Wachstum vieler Großstädte zu beeinflussen. Die Stadt als 24/7-aktiver Sehnsuchts- und Erlebnisort kann mit der bekannten Textzeile Frank Sinatras „I want to wake up in a city that never sleeps“ illustriert werden. Dennoch dürfte in der Alltagspraxis neuer Urbaniten nicht das Erdulden einer rund um die Uhr stattfindenden Lärmbelastung dem Wohnideal entsprechen, sondern das Bedürfnis nach Ruhezeiten und Ruhezeiten ebenso einen Stellenwert haben. Dass die Chance zur Verwirklichung all dieser unterschiedlichen Bedürfnisse über den Stadtraum in Abhängigkeit von der individuellen Wohnlage und der aktionsräumlichen Reichweite sehr verschieden ausgeprägt ist, unterstreicht die damit verbundene Frage nach Zeitgerechtigkeit in Städten.<sup>1</sup>

Bereits aus diesen einleitenden Überlegungen wird der Bedarf eines Analyserahmens für zeit-räumliche Strukturen in Städten deutlich. Weiterhin ist eine terminologische Klärung erforderlich, um die unterschiedlichen Raum-Zeit-Arrangements innerhalb der Städte beschreiben zu können. Hierzu wird ausgehend von theoretischen Zugängen der Zeitgeographie (Hägerstrand 1970, Crang 2001) sowie -soziologie die Bedeutung unterschiedlicher Zeitstrukturen für verschiedene städtische Teilräume und ihre Nutzergruppen diskutiert. Basis dieses Arbeitsschrittes ist die Reflexion klassischer sowie jüngerer zeitgeographischer sowie zeitsoziologischer Literatur, die auf die angesprochenen Perspektiven einer angewandten Stadtforschung bezogen werden kann. Anschließend werden zentrale Dimensionen herausgearbeitet, die für die planerische Erfassung verschiedener Zeit-Räume in der Stadt von Bedeutung sind. Der Beitrag schließt mit einer Diskussion der Möglichkeiten zur Erfassung sowie zur Regionalisierung von Zeitstrukturen in städtischen Teilräumen anhand verschiedener Beispiele aus Hamburg. Ziel ist es, einen konzeptionellen Beitrag zur Erfassung von Temporalstrukturen in Städten zu leisten und die Dimension „Zeit“ für stadt- und regionalplanerische Fragestellungen anschlussfähig zu machen sowie potenzielle Konfliktfelder zu benennen.

## 2 Zugänge zur Analyse städtischer Zeit-Raum-Arrangements

*All forms of collective behaviour are in one way or another adaptive to time and hence may be measured on the temporal dimension. Space and time are separable from one another only in abstraction. [...] A temporal pattern is implicit in each and every spatial pattern.*

(Hawley 1950: 288)

<sup>1</sup> Zeitgerechtigkeit wird in diesem Beitrag in erster Linie als Verteilungsgerechtigkeit verstanden. Zur Diskussion des Begriffs der Zeitgerechtigkeit vgl. den Beitrag von Henckel/Kramer in diesem Band.

Der Humanökologe Amos Hawley war wohl der erste Stadtforscher, der sich intensiv mit der Bedeutung von Zeitstrukturen in Städten für die funktionale sowie soziale Differenzierung beschäftigt hat. Für Hawley sind die *Synchronisation* von Aktivitäten, der *Rhythmus* sowie das *Tempo* die zentralen Organisationskriterien menschlicher Vergesellschaftung und somit auch entscheidend für die dominante Funktion eines städtischen Teilraumes. Wie das einleitende Zitat deutlich macht, versteht er Zeit- und Raumstrukturen als untrennbar miteinander verbunden.

In der Moderne, die durch eine stetig zunehmende Arbeitsteilung gekennzeichnet ist, ist Hawley zufolge eine Ausdifferenzierung von Zeit-Raum-Arrangements im Stadt-raum – und auch infolge der räumlichen sowie zeitlichen Segregation – zu beobachten. Ursache für diese Entwicklung ist, dass auf Kopräsenz von Individuen beruhende Beziehungen (bei Hawley als „kommensalistische Beziehungen“ bezeichnet) in stark arbeitsteiligen Gesellschaften mehr und mehr durch symbiotische Beziehungen abgelöst werden. Während kommensalistische Beziehungen der Synchronisierung von Aktivitäten bedürfen, weisen arbeitsteilige Prozesse einen stärker symbiotischen Charakter auf, was bedeutet, dass die am Produktionsprozess Beteiligten zwar ihre Aktivitäten zeitlich koordinieren, diese Koordination aber nicht unbedingt einer Anwesenheit zur gleichen Zeit am selben Ort bedarf (Hawley 1950: 292).

Stark arbeitsteilige Gesellschaften neigen somit zur zeitlichen Desynchronisation von Aktivitäten. Da der Grad der Arbeitsteilung eine Funktion der Größe einer Stadt ist, wird mit zunehmender zeitlicher Desynchronisation auch der Rhythmus städtischer Teilräume umso komplexer, je größer die Stadt insgesamt ist (ebd.: 305).<sup>2</sup> In kleineren Städten sind die Zeiten vergleichsweise synchroner aufeinander abgestimmt als in großen Städten, zudem ist der Rhythmus stärker auf die Tagstunden konzentriert. Insbesondere die Nachtzeit, die im Gegensatz zur städtischen Industriegesellschaft in vor-modernen und damit schwerpunktmäßig auf kommensalistischen Beziehungen beruhenden Gesellschaften allein der Erholung dient, erfährt Hawley zufolge in komplexeren Gesellschaften (und dort insbesondere in den Metropolen) eine Aktivitätszunahme.

Technische Voraussetzung zur Kolonisation der Nacht ist indes das elektrische Licht; mit der Erfindung der elektrischen Beleuchtung wurde die Ausdehnung der Aktivitätszeiten auf die Nachtstunden erst möglich. Funktional ging die zeitliche Kolonisierung der Nachtzeiten mit der Angebotsausweitung der Freizeit- bzw. Vergnügungsindustrie einher (ebd.: 305). Hieraus folgt, dass der dominante natürliche Rhythmus, der durch den Wechsel von Tag und Nacht bis zu Beginn der Moderne vorgegeben wurde, an Bedeutung verliert (siehe hierzu auch den Beitrag von Henckel/Weber in diesem Band). Dies führt vor allem in den späten Nachmittags- sowie den Abendstunden zu einer Überlagerung vielfältiger Aktivitätsrhythmen. Augenscheinlich weisen die funktional vielfältigeren Teile der Stadt komplexere Rhythmen auf als Gebiete mit homogenen Nutzergruppen und einer tendenziell größeren Synchronisation. Zusätzlich zu den Tagesrhythmen erfahren auch wochen- sowie jahreszeitliche Rhythmen eine Komplexitätssteigerung.

2 Bereits 1893 beschrieb Durkheim in „De la division du travail social“, dass mit zunehmender Größe und Dichte einer Gesellschaft die organische Solidarität – und damit die Arbeitsteilung – zunimmt, um Konkurrenzdruck zu vermeiden.

Neben den Trends der zunehmenden Asynchronisation von Aktivitäten und hieraus folgend der Überlagerung tageszeitlicher Aktivitätsrhythmen ist für Hawley eine allgemeine Zunahme des Tempos ein Wesensmerkmal der modernen Gesellschaft. Diese Beschleunigung ist dabei vor allem als Folge der zunehmenden gesellschaftlichen Arbeitsteilung sowie der Technologieentwicklung zu verstehen. Insbesondere Innovationen auf dem Transportsektor sowie auf dem Gebiet der Telekommunikation erscheinen in dieser Hinsicht bedeutsam. Im Zuge der fortschreitenden Etablierung dieser neuen Technologien verändern sich nicht nur die Arbeitswelten, sondern auch die zwischenmenschlichen Beziehungen insgesamt. Die Kommunikationsnetzwerke sowie die Transportwege, die für Hawley ein Motor der gesellschaftlichen Beschleunigung sind, laufen in den Zentren der Metropolen zusammen. Dies hat eine interne temporale Differenzierung des städtischen Raumes zur Folge: „The tempo of life is quicker in the community center than in the outlying area“ (ebd.: 306).

Die von Hawley bereits kurz nach Ende des Zweiten Weltkriegs verfassten Überlegungen zur zeit-räumlichen Differenzierung in Städten sind nicht zuletzt deshalb bemerkenswert, weil rückblickend die 1950er Jahre als eher ruhig und gemächlich erscheinen dürften. Ob die Tendenz gesellschaftlicher Beschleunigung als Kerncharakteristikum der Spätmoderne interpretiert werden sollte, so wie Rosa (2005) dies vorgeschlagen hat, scheint mit Blick auf die Ausführungen Hawleys zumindest zweifelhaft. Die von Hawley beschriebenen sozial-zeitlichen Strukturen der städtischen Gesellschaft sind allerdings weder von ihm selbst, noch von seinen Schülern in ein empirisches Erkenntnisprogramm überführt worden. Somit blieb auch die planungspraktische Bedeutung dieses Ansatzes überschaubar.

Erst ab den 1970er Jahren wurde mit der Zeitgeographie der sogenannten „Lund-Schule“ ein Ansatz entwickelt, mit dem zumindest der Anspruch verfolgt wurde, einen Beitrag zur räumlichen Planung leisten zu wollen. Der Grundgedanke dieser Perspektive baut darauf auf, dass einerseits die räumliche Verteilung relevanter Infrastrukturen sowie andererseits die Eingebundenheit der Individuen in alltägliche Routinen und Verpflichtungen die individuellen Freiheitsgrade möglicher Aktivitäten im Stadtraum limitieren (vgl. Hägerstrand 1970). Wechselseitig werden den unterschiedlichen städtischen Teilräumen durch die in ihnen vorrangig ausgeübten Aktivitäten Funktionen zugeschrieben, was etwa in Begriffen wie „Wohngebiet“ oder „Gewerbegebiet“ zum Ausdruck kommt. Mit diesen örtlichen Bedeutungszuschreibungen sind nicht nur die taktgebenden dominanten räumlichen Infrastrukturen angesprochen (sogenannte „pacemaker“ – s. Hägerstrand 1982), sondern auch Vorstellungen von zeitlichen Aktivitätsrhythmen bzw. Nutzungsfrequenzen verbunden.

Die Zugänglichkeit von infrastrukturellen Gelegenheiten für Individuen im städtischen Raum hängt aus der Perspektive Hägerstrands von drei limitierenden Größen ab, die als „Zwänge“ („constraints“) bezeichnet werden und auf jeden Einzelnen wirken, indem sie den potenziellen alltäglichen Aktionsraum begrenzen. Erstens sind dies physisch-materielle Axiome, die etwa durch die Unteilbarkeit des menschlichen Körpers sowie durch das natürliche Bedürfnis nach Schlaf bedingt oder die von der Verfügbarkeit geeigneter Verkehrsmittel abhängig sind („capability constraints“). Zweitens existieren soziale Verpflichtungen, sich zu einer bestimmten Zeit an einem bestimmten Ort aufzuhalten – wie etwa Arbeitszeiten oder Pflichten, sich um Angehörige zu

kümmern oder mit anderen verabredete Termine einzuhalten („coupling constraints“). Drittens bestehen hegemoniale Reglementierungen von Zugänglichkeiten zu bestimmten Orten, etwa durch Zutrittsverbote oder Öffnungszeitenregelungen („authority constraints“). „Constraints“ können demnach als raum-zeit-institutionelle Rahmung der Handlungsoptionen des Individuums verstanden werden (Hägerstrand 1970, vgl. hierzu ausführlich: Pohl 2009).

In der Soziologie gewann die zeitgeographische Perspektive insbesondere mit dem von Anthony Giddens entwickelten Strukturationsansatz an Bedeutung. Dieser hat zum Ziel, die Mikro-Ebene der handelnden Individuen mit der Makro-Ebene der gesellschaftlichen Organisation in einer Theorie zu verbinden. Giddens versteht Raum und Zeit als Vermittler zwischen der Handlungs- und Strukturebene: Durch den raum-zeitlichen Kontext, der alle Handlungen von Individuen rahmt, werden einerseits Handlungsoptionen definiert (so ist z.B. der Einkauf auf dem Wochenmarkt nur an Markttagen möglich), andererseits wird durch die Summe individueller Handlungen erst der Kontext hergestellt (beispielsweise wird durch das Verhalten der Kunden sowie der Verkäufer erst der Ort produziert, der die Bezeichnung „Wochenmarkt“ vermittelt). Die interaktive Überlagerung von Akteuren, physischen Strukturen und den ihnen kontextuell zugeschriebenen sozialen Bedeutungen bezeichnet Giddens als „locales“: „In Orten („locales“) wird der Raum als Bezugsrahmen für Interaktion verfügbar gemacht, während umgekehrt diese Interaktionsbezugsrahmen für die Spezifizierung der Kontextualität des Raumes verantwortlich sind“ (Giddens 1990: 170). Anstelle des terminologisch einseitig auf die Räumlichkeit bezogenen Begriffs der „locales“ wird im Folgenden ein Begriff vorgeschlagen, der auch der in Giddens Strukturationsansatz berücksichtigten Zeitlichkeit Rechnung trägt: Der Begriff des „Chronotops“.

Der Begriff des Chronotops geht auf den russischen Literaturwissenschaftler Mikhail Bakhtin zurück, der damit in den 1930er Jahren eine analytische Kategorie zur Beschreibung des Verhältnisses von Raum und Zeit in (vor allem literarischen und schauspielerschen) Kunstwerken benannte. Eine Adaption des Begriffs in den Planungswissenschaften sowie der angewandten Geographie erfolgte ab den 1990er Jahren (z.B. Folch-Serra 1990; Geißler 1994). In Abgrenzung zum holistischen Verständnis von Chronotopen Bakhtins konzeptionalisierte Crang (2005) das Chronotop als spezifisches Setting von Örtlichkeit einerseits und Temporalität andererseits. Mulicek, Osman und Seidenglanz (2014) weisen darauf hin, dass die von Crang zur Charakterisierung eines Chronotops verwendete Zeitlichkeit durch die Pluralität verschiedener Rhythmen am gleichen Ort gekennzeichnet sein kann. Zudem sind diese Rhythmen nicht nur von den Nutzern eines Ortes, sondern in ganz wesentlichem Maße auch von der zeitlichen Zugänglichkeit infrastruktureller Angebote abhängig.

Für die Planungswissenschaften wurde der Chronotop-Begriff vor allem in der italienischen Zeitpolitik fruchtbar gemacht. Stabilini, Zedda und Zanettichini (2013: 122) definieren ein Chronotop als „inhabited place where [...] urban space meets the temporality of social interaction, which is regulated by public action for economic purposes (working hours), for social purposes (enabling the meeting among people and things) and for cultural purposes (local life traditions, marked in the historical and geographical features of the place)“. Herausgestellt werden in diesem Zugang folglich drei Aspekte: der städtische Raum, die Zeitlichkeit sozialer Interaktion sowie die politische



Regulation. Der Raumordnungspolitik soll somit idealerweise eine Zeitpolitik an die Seite gestellt werden, damit ökonomische, soziale sowie soziokulturelle Interessen und die mit ihnen verbundenen räumlichen und zeitlichen Ansprüche ausgeglichen werden können.

### **3 Das Chronotop als Zone ähnlicher Funktion, ähnlicher Aktivitätszeit, ähnlicher Zugänglichkeit und ähnlichen Tempos**

Der mit der italienischen Zeitpolitik verbundene Anspruch, einen Interessensausgleich durch Planungsprozesse nicht nur in der räumlichen, sondern auch in der zeitlichen Dimension zu befördern, mag angesichts des fundamentalen Unterschieds räumlicher und zeitlicher Prozesse zunächst verwundern: Während die klassische (räumliche) Stadtplanung in der Regel auf die Gestaltung des physiognomischen Stadtraumes und die Verteilung von Infrastrukturen im Raum sowie auf deren Zugänglichkeit (Barrieren) ausgerichtet ist, verfolgt die Zeitpolitik Planungsziele, die weniger an der Planung und Verteilung physischer Infrastrukturen im Raum ausgerichtet sind, sondern im Wesentlichen als Ergebnis regulativer Aushandlungsprozesse zu verstehen sind. Die Chronotop-Perspektive könnte somit eine Perspektiverweiterung für die politisch-planerische Gestaltung der Stadt sein: Neben der Verteilung räumlicher Gelegenheiten werden das Tempo sowie der Rhythmus von Aktivitäten im Raum betrachtet, um die mit unterschiedlichen Ansprüchen und Bedürfnissen einhergehenden Konflikte zu lösen. Bedeutsam wird diese Form der Raumzeitpolitik insbesondere vor dem Hintergrund des gegenwärtig zu beobachtenden Wandels urbaner Temporalstrukturen, wie im Folgenden – zunächst aus theoretischer, dann aus angewandter Perspektive – erörtert werden soll.

Raum und Zeit sind, wie im vorausgegangenen Abschnitt bereits angesprochen, konstituierend für die moderne Vergesellschaftung westlich-kapitalistischer Systeme, da diese auf einer Vermarktung von Raum bzw. auf Verfügungsrechten über den Raum (etwa Eigentumsrechte) sowie auf einer Vermarktung von Zeit, beispielsweise in Form von Arbeitsstunden, basieren. Voraussetzung für die Marktförmigkeit von Raum und Zeit ist ihre Messbarkeit in stetigen und folglich teilbaren Einheiten.<sup>3</sup> Für die Moderne ist kennzeichnend, dass die Woche in Arbeitstage und arbeitsfreie Tage, der Arbeitstag in Arbeits- und Freizeit aufgeteilt wird. Wie dem Tagesverlauf eines Wochentags, so werden auch den Teilräumen einer Stadt spezifische Funktionen zugeschrieben, die diese Orte beispielsweise als Gewerbestandorte oder Wohngebiete markieren. Die für die Moderne kennzeichnende Trennung von Wohn- und Arbeitsort – planerisches Ideal seit der Charta von Athen – findet ihr Abbild in der temporalen Organisation des Alltags, welche durch die Unterscheidung zwischen Freizeit und Arbeitszeit bestimmt wird. Zugleich steht diese raum-zeitliche Separierung funktionsgebundener Orte im Stadtraum in unmittelbarer Beziehung zur Differenzierung der sozialen Rollen, nach denen die Individuen in den unterschiedlichen Kontexten handeln. Einerseits limitie-

---

3 Zur Bedeutung der Quantifizierung von Raum und Zeit für die Entwicklung der kapitalistischen Produktionsweise s. auch Harvey (1990).

ren sie die Handlungsmöglichkeiten in Abhängigkeit vom Kontext, andererseits ermöglichen sie Handlungsspielräume, die in diesen Kontexten als angemessen gelten. Giddens bezeichnet diese Kontextualisierung als „time-space zoning“.

Mit der gegenwärtig stattfindenden Transformation westlicher Industriegesellschaften hin zur Dienstleistungs- und vor allem Wissensgesellschaft geht allerdings auch ein Wandel der Arbeitswelt insgesamt einher. Im Zuge dessen wird auch das „time-space zoning“ der Moderne mit der Separierung von Arbeits- und Freizeit sowie Gewerbe- und Wohnstandort infrage gestellt. Dieser Verlust der Trennschärfe der beiden zentralen Lebensbereiche kommt sowohl räumlich als auch zeitlich in der Konvergenz der Lebens- und Arbeitswelt zum Ausdruck, die nicht ohne Folgen für den Wandel sozialer Normen sowie individueller Rollensettings bleibt.<sup>4</sup> Auch kann eine normativ bestimmte Kolonisierung der Lebenswelt angenommen werden, in der Handlungsweisen und Logiken, die zuvor der Arbeitswelt vorbehalten waren, nun in der gesamten Lebenswelt zur Anwendung gelangen. Dieser Prozess wurde von Jurczyk (2007: 189 ff.) als „Verarbeitung des Alltags“ beschrieben. Gemeint ist „eine Entgrenzung und ein partielles Aufeinanderübergreifen von Erwerb, Bildung, Freizeit, Partnerschaft in räumlicher, zeitlicher und sachlicher Hinsicht“ (ebd.: 189).

Die gegenwärtige Flexibilisierung der Arbeitsbeziehungen und -zeiten (Ende des „Normalarbeitsverhältnisses“, Trend zu Teilzeit und „flexibler Arbeitszeit“) sowie der Orte, an denen die Arbeitsaufgaben der Berufe der Wissensgesellschaft ausgeübt werden können (zunehmende Präferenz für funktional gemischte Stadtquartiere), lässt sich als zweiter zeit-räumlicher Transitionsprozess der Alltagswelt beschreiben (vgl. Pohl 2009). War der „Takt des Alltags“ in der Vormoderne vor allem durch den Wechsel von Nacht und Tag sowie durch verschiedene Jahreszeiten geprägt, ermöglichten in der Moderne technische Innovationen wie das elektrische Licht eine weitgehende Unabhängigkeit von natürlichen Zeitvorgaben (erste zeit-räumliche Transition). Hierdurch wurden von Menschen gestaltbare und für die Moderne kennzeichnende Zeittaktungen (z. B. Schichtarbeit, Arbeitszeitregelungen) überhaupt erst realisierbar. Insgesamt kann für die Moderne ein Bedeutungsverlust „natürlicher“ Zeitstrukturen und ein Bedeutungsgewinn institutioneller Zeitregulierungen angenommen werden (Eberling 2002). Wenn vor dem Hintergrund der heute stattfindenden Technologieentwicklung, der Konvergenz von Arbeit und sonstigem Leben, der gesellschaftlichen Individualisierung und damit einhergehend einer Veränderung der Arbeitsbeziehungen zeitliche – und auch räumliche – Strukturen neu verhandelt werden, so stellt sich auch die Frage nach einer angemessenen Regulierung der raum-zeitlichen Rahmenbedingungen der Gesellschaft unter Gerechtigkeitsgesichtspunkten. Die Chronotop-Perspektive gewinnt folglich an Bedeutung für die politisch-planerische Gestaltung des Stadtraums.

Aus planerischer Perspektive ist von besonderer Bedeutung, dass durch die Verteilung relevanter Gelegenheiten im Raum und der Kontrolle ihrer Zugänglichkeit (etwa über Öffnungszeiten oder durch die Privatisierung bzw. Nutzungseinschränkung für

4 Als recht einfaches Beispiel für das Ineinandergreifen von Arbeit und Freizeit mag die Beantwortung dienstlicher Mails in den Abendstunden vom heimischen Sofa aus genauso dienen wie die private Smartphone-Nutzung am Arbeitsplatz.

bestimmte Gruppen) eine Zonierung von Orten mit ähnlicher Nutzung, ähnlicher räumlicher Infrastruktur, ähnlicher zeitlicher Rhythmik, ähnlichem Tempo sowie ähnlichen Beschränkungen hinsichtlich der Zugänglichkeit vorgenommen werden kann. Diese Chronotop-Perspektive auf urbane Areale nimmt das von Giddens benannte „time-space zoning“ auf, indem sowohl den temporalen als auch den räumlichen Differenzierungen des Stadtraums Rechnung getragen wird.

Indes kann angenommen werden, dass sich der hier beschriebene Wandel temporaler Organisation nicht homogen vollzieht, sondern an bestimmten Teilen des Stadtraums stärker zutage tritt als an anderen. Vorreiter sind erstens die Orte in den städtischen Agglomerationen, die einen hohen Anteil an Branchen mit stark deregulierten Arbeitsbeziehungen aufweisen, sowie zweitens Standorte international vernetzter Unternehmen, die bedingt durch ihre globale Einbettung über verschiedene Zeitzonen hinweg miteinander interagieren und daher stärker dem Druck der Ausdehnung von Arbeitszeiten unterliegen.

### **Funktionale Beschaffenheit und Aktivitätsrhythmen**

Die von Eberling/Henckel (2002) vorgenommene Klassifizierung idealtypischer „Zeit-Räume in der Stadt“ lässt erkennen, dass die Rhythmik eines Chronotops Querbezüge zu seiner funktionalen Differenzierung aufweist. So können beispielsweise Areale, die durch starre Rhythmen geprägt sind (etwa reine Wohnquartiere), von funktionsgemischten Chronotopen mit polyrhythmischen Aktivitätsmustern unterschieden werden. Wenngleich diese von Eberling/Henckel vorgeschlagene Typisierung verschiedener städtischer „Zeit-Räume“ nur exemplarisch erfolgte und zudem einen heuristischen Charakter hat, bietet sie insbesondere aufgrund der aufgezeigten Parallele zwischen funktionaler Raumstruktur einerseits sowie temporaler Organisation andererseits einen Ausgangspunkt für Überlegungen zur raum-zeitlichen Regionalisierung städtischer Teilgebiete.<sup>5</sup> Auffällig ist, dass monofunktionale Quartiere – wie reine Wohngebiete oder der Central Business District (CBD) – im Regelfall durch einen markanten Wechsel von Aktivitäts- und Ruhezeiten gekennzeichnet sind, während funktional vielfältige Quartiere eher die komplexe Überlagerung verschiedener Aktivitätsrhythmen aufweisen. Das Ausmaß an funktionaler Differenzierung ermöglicht somit die Pluralisierung lokaler Rhythmen: Städtische Quartiere sind dann besonders von

5 Der Terminus der Regionalisierung erfährt je nach Verwendungszusammenhang eine recht unterschiedliche Bedeutung. So ist etwa die Verwendung des Wortes als Gegenbegriff zur „Globalisierung“ (also „Regionalisierung“ im Sinne regionaler Produktionsweise) aus der Wirtschaftsgeographie bekannt. In den Verwaltungs- sowie den Planungswissenschaften wird unter Regionalisierung oftmals die Zusammenlegung kleinerer Raumeinheiten oder aber die Dezentralisierung unitaristischer Gebietskörperschaften verstanden. Der dem vorliegenden Beitrag zugrunde liegende Regionalisierungsbegriff ist an Anthony Giddens (1990) angelehnt, der unter Regionalisierung die raum-zeitliche Zonierung sozialer Praktiken versteht. Unter „Region“ wird demzufolge „ein sozial konstruierter, über symbolische Markierungen begrenzter Ausschnitt der Situation bzw. des Handlungskontextes verstanden, der an physisch-materiellen Gegebenheiten (Wände, Linien, Flüsse, Täler usw.) festgemacht werden kann. Damit wird der Bedeutungsgehalt von Region an die soziale Praxis gebunden und als sinnhaftes Konstrukt verstanden. In dieser Form können Regionen Orientierungsgehalt für das Handeln erlangen und in diesem Sinne zu Bestandteilen des Handelns werden“ (Werlen 2001).

der Auflösung kollektiver Rhythmen betroffen, wenn sie eine hohe funktionale Vielfalt aufweisen. Der Grad an funktionaler Vielfalt kann so als Indikatorvariable für den Rhythmus eines Ortes interpretiert werden.

Im Fokus der Bedeutung einer zeitgerechten Stadtplanung stehen insbesondere die Chronotope, in denen die Temporalstrukturen einem deutlichen (und zum Teil konfliktiv verlaufenden) Wandel unterworfen sind. Vor allem sind dies die funktionsgemischten Quartiere, in denen verschiedene Nutzergruppen den gleichen Raum zur gleichen Zeit für unterschiedliche Aktivitäten nutzen. Anzunehmen sind „Verträglichkeitsprobleme, wenn sich unterschiedliche Rhythmen überlagern – etwa wenn die Rhythmen derer, die lange in dem Quartier arbeiten, und derer, die sich vergnügen wollen, mit den Ruhebedürfnissen der dort Wohnenden nicht vereinbar sind“ (Eberling/Henckel 2002: 311). Als erster Ausgangspunkt einer „Einhegung“ urbaner Chronotope ist daher die funktionale Beschaffenheit (Raumnutzung) anzusehen, da funktionsgemischte Quartiere durch das Ineinandergreifen verschiedener Aktivitätsrhythmen bestimmt sind. Gerade in diesen Chronotopen wird das Konfliktpotenzial verstärkt, während in monofunktionalen Arealen ein deutlich geringeres Konfliktpotenzial durch die Veränderung von Zeitstrukturen zu erwarten ist.

### **Ausdehnung von Aktivitätszeiten**

Monofunktionale Wohnquartiere weisen nicht nur einheitlichere Aktivitätsrhythmen im Vergleich zu multifunktionalen Quartieren auf, sie sind auch in geringerem Maße von zeitlichen Ausdehnungen betroffen. Ursächlich hierfür ist die Homogenität der Nutzer dieser Chronotope, sodass kollektive Zeitnormen (wie etwa die Beachtung gesetzlicher Ruhezeiten nach 22 Uhr) eine größere allgemeine Akzeptanz behaupten können. In Mischgebieten sind diese Zeitnormen vergleichsweise schwerer durchsetzbar, da ihre Gültigkeit von anderen Nutzergruppen infrage gestellt wird.

In der beispielhaften Nennung verschiedener „Zeit-Räume in der Stadt“ von Eberling/Henckel (2002) markiert der Idealtypus der „Zitadelle der Kontinuitätlichkeit“ gewissermaßen das Ende einer potenziellen Ausdehnung von Aktivitätsphasen in funktionsgemischten Quartieren. Dieser prototypische, 24/7 rundum aktive Ort der totalen zeitlichen Entgrenzung stellt eine Versinnbildlichung des gesamtgesellschaftlichen Trends zur Kolonisierung der Nachtstunden dar. In der Praxis aber weisen selbst die ausgedehnten Aktivitätszeiten funktional vielfältiger Mischgebiete mit einer sozial heterogenen Bewohnerstruktur oder Ausgeh- und Vergnügungsareale in den Metropolen noch keine Rund-um-die-Uhr-Aktivität auf. Faktisch dürfte diese totale zeitliche Entgrenzung so auch auf sehr kleinräumige und hochspezialisierte Orte wie beispielsweise zentrale Hauptbahnhöfe oder internationale Flughäfen mit Nachtflugerlaubnis beschränkt sein.

Mit der von Hawley (1950) bereits für die stark arbeitsteilig organisierte Industriegesellschaft vorgebrachten Diagnose rückläufiger Synchronisierung von Aktivitäten war auch schon der Befund einer Ausdehnung von Aktivitätszeiten sowohl im Tages- als auch im Wochenverlauf verbunden. Zusätzlich ist in den letzten Jahren insbesondere in den Metropolen ein Ausdehnungsdruck im Jahresverlauf zu beobachten, da der öffentliche Stadtraum in zentralen Lagen in den Sommermonaten verstärkt für Groß-

veranstaltungen, Stadtfeste, Sportereignisse, Events wie Open-Air-Kinovorführungen etc. genutzt wird. In der Vorweihnachtszeit werden viele der Flächen für Weihnachtsmärkte genutzt. Zusätzlich ist in etlichen Kommunen eine tendenzielle Zunahme der Zahl der „verkaufsoffenen Sonntage“ zu beobachten. Folge dieser Ausdehnung ist die „zeitliche Kolonisierung“ normativ vereinbarter Ruhezeiten oder -tage in den Chronotopen, die von der Ausdehnung der Aktivitätszeiten besonders stark betroffen sind. Bedeutsam hinsichtlich der Ausdehnung von Aktivitätszeiten im Tages- und Wochen-gang sind sowohl die lokalen Taktgeber und deren Öffnungszeiten („pacemaker“) als auch deren Nutzung durch unterschiedliche Nutzergruppen (z. B. Quartiersbewohner, Pendler, Touristen). Im Jahresgang ist vor allem die Touristifizierung bzw. die Eventisierung der Stadt von Bedeutung, bei der oftmals neben dem Bedürfnis nach Großveranstaltungen und Festen seitens der Nachfrager auch das kommunale Stadtmarketing als Taktgeber (oder, um im Bild zu bleiben, sogar als „Dirigent“) eine verstärkende, wenn nicht gar eine verursachende Rolle einnimmt. Aufgrund des ökonomischen Verwertungsdrucks, der auf die Ausdehnung von Aktivitätszeiten angewiesen ist, dürfte ein auf die Herstellung von Zeitgerechtigkeit ausgerichteter Ausgleich zwischen den unterschiedlichen Interessengruppen kein leichtes Unterfangen sein.

### **Zugänglichkeit**

Zudem zeigt die Verlängerung der Rush Hour in die Abendstunden, dass sich die Aktivitätszeiten einiger Areale verlängern, diese Chronotope aber auch von Personen genutzt werden (bzw. oftmals berufsbedingt genutzt werden müssen), die als Pendler ihren Wohnsitz in anderen Teilen der Stadt haben. Konflikthaft kann diese Entwicklung dann sein, wenn die Zugänglichkeit im Tages- sowie Wochenverlauf zu relevanten Infrastrukturen in den Nachtstunden oder an Wochenenden eingeschränkt ist, worauf bereits die klassische Zeitgeographie der Lund-Schule hingewiesen hat (Hägerstrand 1970: 1982).

Aus planerischer Perspektive stellt sich vor allem die Frage nach etwaigen Handlungsbedarfen hinsichtlich der Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Nahverkehr. Weiterhin ist unter dem Eindruck zunehmender Exklusivität innerstädtischer Altbauquartiere und der Verdrängung von kapitalschwächeren Gruppen (Gentrification) auch zu fragen, welche sozial sowie hegemonial vermittelten Zugangsbarrieren sich einstellen. So ist noch weitgehend unklar, inwiefern die mit zunehmender Kontrolle des öffentlichen Raums verbundenen „authority constraints“ auf gesellschaftliche Randgruppen exkludierend wirken.

### **Tempo**

Auf die innere Differenzierung des Stadtraums hinsichtlich des Tempos hat schon Hawley (1950) hingewiesen, wobei er die allgemeine Erhöhung der Geschwindigkeit des Lebens in den Zentren der Städte im Wesentlichen auf die Technologieentwicklung zurückführte. Rosa (2005) schließlich sieht die Beschleunigung des allgemeinen Lebenstempos gar als bedeutsamstes Kerncharakteristikum der Spätmoderne an.

Wenngleich die Zusammenhänge zwischen Beschleunigung des Lebens und dem Stressempfinden der Stadtbewohner nicht linear zu sein scheinen, dürfte das Tempo städtischer Chronotope ebenfalls von planerischer Relevanz sein, denn das Bedürfnis

nach Ruhe und Ausgleich von der „Hektik des Alltags“ ist seit dem Aufkommen des Erholungstourismus in der Industrialisierung bekannt. Bezogen auf den Stadtraum scheint auch der Schutz von Orten, die Möglichkeiten zur Entschleunigung eröffnen, zum Erhalt städtischer Lebensqualität von besonderer Bedeutung zu sein.

#### 4 Indikatoren zeit-räumlicher Differenzierung und ihre empirische Erfassung

Ausgehend von den zuvor diskutierten planerisch bedeutsamen Handlungsfeldern soll in diesem Kapitel versucht werden, Indikatoren zu benennen, entlang derer zeit-räumliche Strukturen in Städten erfasst werden können. Ziel der anschließenden Regionalisierung soll sein, potenzielle Konflikte um die Nutzung besser lokalisieren und – im Falle zeit- sowie raumplanerischer Interventionen – entsprechende Veränderungen evaluieren zu können.

Als Basis der Regionalisierung von Chronotopen kann zunächst die **funktionale Beschaffenheit** entlang der Achse *monofunktional versus multifunktional* herangezogen werden. Wie bereits ausgeführt, kann angenommen werden, dass funktionsgemischte Quartiere in aller Regel deutlich stärker durch das Ineinandergreifen verschiedener Aktivitätsrhythmen gekennzeichnet sind als monofunktionale Stadtgebiete. Bereits in der Auflistung verschiedener idealtypischer „Zeit-Räume in der Stadt“ (Eberling/Henckel 2002) unterscheiden sich die dort benannten Gebiete vor allem hinsichtlich der vorherrschenden Funktionen, wobei sich fordistische Industriegebiete, monofunktionale Wohngebiete oder der CBD durch einen jeweils relativ einheitlichen Rhythmus auszeichnen. Demgegenüber sind funktional gemischte Orte nutzungsbedingt auch differenzierter hinsichtlich ihrer Aktivitätsrhythmen. Die Ausdifferenzierung verschiedener Rhythmen und die hiermit einhergehenden Nutzungskonflikte können als vorrangiges Handlungsfeld für die Quartiersplanung multifunktionaler Quartiere gelten.

Die Analyse der funktionalen Differenzierung innerhalb der Städte kann sowohl angebotsseitig (Taktgeber) als auch nachfrageseitig (Taktnehmer) erfolgen. Während zur Lokalisierung der angebotsseitigen Funktionen in der Regel räumliche Informationen vorliegen (Flächennutzungspläne, ggf. zu ergänzen durch Kartierungen von Gastronomiebetrieben, Ausgehdestinationen wie Musikclubs oder Bars, touristischen Destinationen etc.), ist die Datenlage zur funktionalen Nutzung (Taktnehmer) deutlich schlechter. Zwar wird in der regelmäßig wiederholten Mobilitätsuntersuchung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) der Wegzweck (und damit die am Zielort aufgesuchte Funktion) erhoben, zur kleinräumigen Analyse stehen diese Rauminformationen hingegen nicht zur Verfügung. Eine Ausnahme bildete bislang nur die im Jahr 2002 durchgeführte MiD-Studie, bei der die Wegedaten geocodiert aufbereitet und für wissenschaftliche Zwecke bereitgestellt wurden. Aus den Wegzwecken, den Ankunftszeiten sowie den Destinationen ließen sich die funktionalen Raumnutzungen nachfrageseitig und kleinräumig erfassen. Bei den Folgeuntersuchungen aus den Jahren 2008 sowie 2016 wurden diese Daten hingegen nicht geocodiert aufbereitet, sodass aktuelle Untersuchungen zur Funktion von Quartieren nur angebotsseitig erfasst werden können.



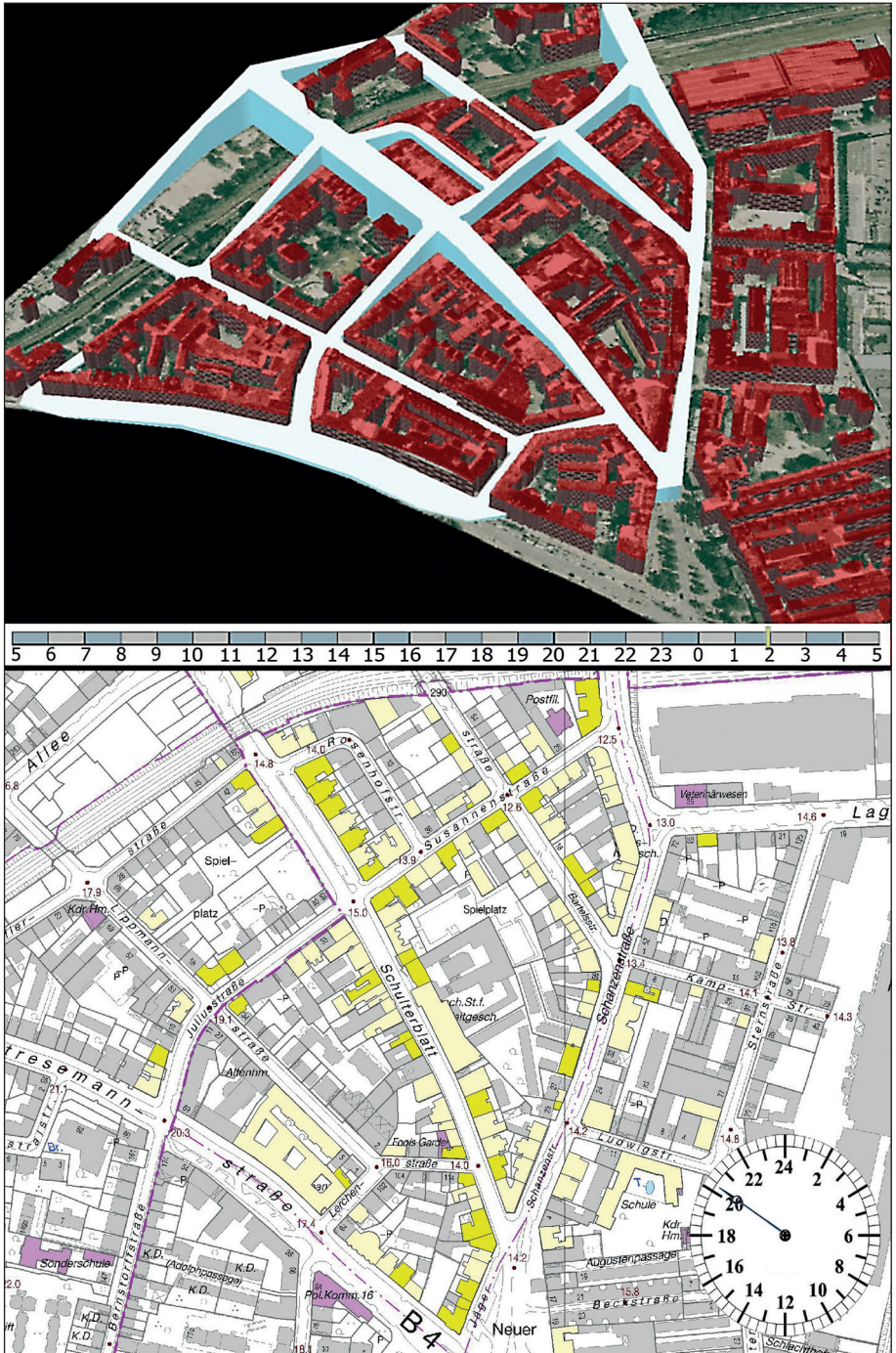


Abb. 1: Erfassung der angebots- sowie nachfrageseitigen Aktivität / Ausdehnung von Aktivitätszeiten (Screenshots von animierten Chronomaps) / Quelle: Eigener Entwurf

Dabei könnte eine Bereitstellung dieser Datenbasis ebenfalls über die nachfrageseitige **Ausdehnung von Aktivitätszeiten** im Tages- sowie Wochenverlauf Aufschluss geben. Erste Versuche der Nutzung von Daten aus sozialen Netzwerken zur Erfassung der Ausdehnung von Aktivitätszeiten wurden auch von Neuhaus (2015) unternommen. Angebotsseitig ist die zeitliche Ausdehnung über Methoden wie die kartographische Erfassung von Öffnungszeiten relevanter Infrastrukturen (Geschäfte, Gastronomiebetriebe etc.) messbar. Insbesondere in den Chronototypen, die durch die Überlagerung vielfältiger Nutzungen (und damit pluralen Aktivitätsrhythmen) gekennzeichnet sind, ist auch eine Ausdehnung von Aktivitätszeiten zu vermuten. Bei einer Studie im Hamburger Schanzenviertel, einem typischen Mischgebiet, wurden sowohl die Öffnungszeiten im Tages- und Wochengang (Taktgeberanalyse) kartiert als auch Passantenzählungen zu verschiedenen Tageszeiten (Taktnehmeranalyse) durchgeführt (vgl. Pohl 2009). Diese doppelte Erfassung der Aktivität eines Chronotops im Tagesverlauf ermöglicht die Analyse zeitlicher Ausdehnung sowohl in angebots- als auch aus nachfrageseitiger Perspektive. Darüber hinaus kann über die Aufnahme von Passantenfrequenzen die Nutzung von Funktionen aufgenommen werden, die nicht unmittelbar an Öffnungszeiten bzw. konsumbasierte Infrastrukturen gebunden sind. Abbildung 1 zeigt zwei Ausschnitte animierter Chronomaps. Die angebotsseitige Aktivität (linker Bildausschnitt) visualisiert die Öffnungszeiten von Ladengeschäften und Gastronomiebetrieben im Erdgeschoss. Zu erkennen ist, dass kurz nach 20 Uhr eine große Zahl von Betrieben geöffnet hat, insbesondere auf der zentralen Straße des Quartiers namens „Schulterblatt“. Der rechte Bildausschnitt zeigt das unterschiedliche Passantenaufkommen im Untersuchungsgebiet (Momentaufnahme an einem Wochenendtag um 2 Uhr nachts), die mit der angebotsseitigen Aktivität korrespondiert.

Die Messung der **Zugänglichkeit** kann ebenso angebots- wie nachfrageseitig erfolgen, wobei die empirische Erfassung der Nachfrageseite hier ungleich schwerer zu bewerkstelligen ist. Um Barrieren zu erfassen, die die Nutzung von Orten für bestimmte Personengruppen erschweren oder gar unmöglich machen, müssen aufwendige Befragungen durchgeführt werden. Die angebotsseitige Erhebung von Zugänglichkeitschancen kann im Falle der Barriere „verkehrliche Erschließung“ beispielsweise mittels einer Analyse der Nahverkehrsinfrastruktur erfolgen. Exemplarisch wurde hierzu im Rahmen einer zeitgeographischen Forschungsübung im Wintersemester 2015/2016 die Erreichbarkeit des Hamburger Hauptbahnhofes mit verschiedenen Verkehrsträgern zu unterschiedlichen Tageszeiten für zugrunde gelegte Reisedauern von 15, 20, 25 sowie 30 Minuten modelliert.

Abbildung 2 zeigt die Gebiete der Stadt, die innerhalb von 25 Minuten Reisezeit außerhalb der Hauptverkehrszeit mit dem PKW sowie mit dem Nahverkehr erreicht werden können. Während die grün gekennzeichneten Stadtgebiete unabhängig vom Verkehrsträger innerhalb der vorgegebenen Zeit zu erreichen sind, ist das Erreichen des Hauptbahnhofs innerhalb der Reisezeit von 25 Minuten in den gelb markierten Gebieten ausschließlich mit dem Individualverkehr möglich. In diesen großen Arealen des innenstadtnahen Stadtgebietes führt die PKW-Nutzung schneller zum Ziel, obgleich auch die für die Parkplatzsuche erforderliche Zeit berücksichtigt wurde. Lediglich in einigen Außenbezirken sind unmittelbar an den Schnellbahnhaltestellen gelegene Gebiete schneller mit dem Öffentlichen Verkehr zu erreichen als mit dem PKW (blau mar-



kiert). Für Bewohner dieser Außenbezirke aber kann eine Abhängigkeit vom Öffentlichen Nahverkehr dennoch zur Barriere werden, wenn die eigene Wohnung aufgrund in den Nachtstunden nur selten verkehrender Buslinien zu bestimmten Zeiten ohne eigenes Fahrzeug überhaupt nicht mehr erreicht werden kann. Hier wird die Wohngegend zur „Räumlichen Falle“ für ihre Bewohner (Pohl/Giesel/Oßenbrügge 2010), die nur noch unter großem Aufwand einen Zugang zu den Infrastrukturen haben, die die städtische Nachtökonomie bereithält und die in jüngster Zeit als spezifisch urbane Qualität verstärkt vermarktet wird.

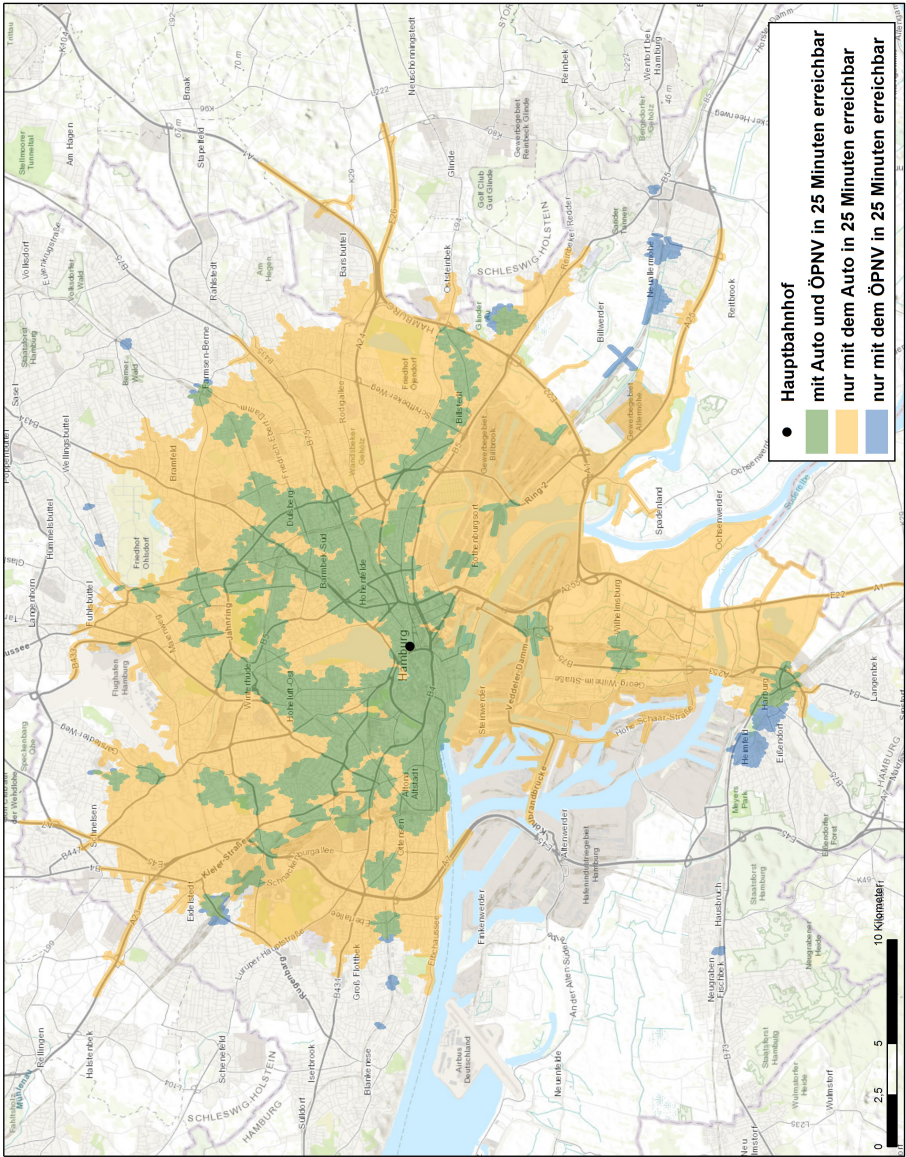


Abb. 2: In den späten Abendstunden ab dem Hamburger Hauptbahnhof innerhalb von 25 Minuten Reisezeit erreichbare Gebiete / Quelle: Eigener Entwurf

Die Zugänglichkeit bestimmter Chronotope kann jedoch nicht nur durch die Erreichbarkeit mit verschiedenen Verkehrsträgern begrenzt sein. So weist etwa Giddens (1990) in Bezugnahme auf die von Hägerstrand (1970) benannten „authority constraints“ darauf hin, dass räumliche Hegemonien die Aktionsräume von Individuen einzuschränken vermögen. Aktuell ist hier die Ausweitung der Kameraüberwachung des öffentlichen Raumes zu nennen, die räumlich stark selektiv stattfindet (Zurawski 2012) und sich insbesondere in den Chronotoptypen konzentriert, die sich durch ein hohes Aktivitätsniveau und eine heterogene Nutzerstruktur auszeichnen. Neben den bereits angesprochenen Mischgebieten sind dies insbesondere Vergnügungsviertel sowie touristische Destinationen. Aus diesen Gebieten werden durch eine automatisierte Überwachung genau die Personengruppen verdrängt, die oftmals als Produzenten eines „urbanen Lebensgefühls“ angesehen werden, da sie durch ihre gesamtgesellschaftlich randliche Position erst die Vielfalt in die Städte bringen, die nicht selten auch eine Säule des Stadtmarketings darstellt. So sind auf den Webseiten des Stadt(-teil)marketings nicht selten Zuschreibungen wie „kunterbunt“, „Szeneviertel“ oder „multikulturell“ zu finden, die genau diese urbane Vielfalt und Differenz als marktförmiges Qualitätsmerkmal anspricht.<sup>6</sup>

Mit der Ausdehnung der Stadt in ihr Umland, die sich ab den 1970er Jahren intensiviert, war nicht nur die verstärkte funktionale Entmischung verbunden, die heute planerische Herausforderungen zur Sicherstellung der Erreichbarkeit urbaner Infrastrukturen für die in den suburbanen Wohngebieten lebende Bevölkerung mit sich bringt. Auch erfuhren die Verkehrsträger durch den Bau von Stadtautobahnen und Schnellstraßen sowie Schnellbahnanbindungen im Nahverkehr eine beachtliche Beschleunigung. Zusammen mit der Erhöhung des Produktionstempos veranlasste dies Rosa (2005) zu der Diagnose, dass die Beschleunigung des allgemeinen Lebenstempos das Kerncharakteristikum der spätmodernen Gesellschaften sei.

Gleichwohl zeichnen sich die verschiedenen städtischen Chronotope durch ein unterschiedliches **Tempo** aus. Gerade bei Betrachtung von stadtnahen Naherholungsgebieten oder Parks und öffentlichen Grünflächen drängt sich der Eindruck auf, dass neben den vielen beschleunigten Orten der Produktion durchaus auch vergleichswei-

6 Ein gutes Beispiel hierfür ist die Darstellung des Hamburger Schanzenviertels (kurz auch „Schanze“ genannt) auf dem offiziellen Webauftritt der Stadt (abrufbar unter: [www.hamburg.de/sehenswertes/sternschanze/](http://www.hamburg.de/sehenswertes/sternschanze/)). Über den Verweis auf die dort ausgedehnten Aktivitätszeiten hinaus („Straßenfest der Anwohner mit Flohmarkt, feinem Essen und Trinken, Live-Musik und einer Party, die bis zum nächsten Morgen dauert“) wird der Stadtteil als Ort beschrieben, der ein „bisschen Hippie-Flair“ ausstrahlt und in dem „es ganz der ursprünglichen Atmosphäre der Schanze entsprechend, sehr alternativ zu[geht]“. Ferner wird der Stadtteil auch als überregional bekannte Destination markiert: „Über Hamburgs Grenzen hinaus steht die Flora für linksradikalen Widerstand und gilt als Zentrum der Autonomen“. Diese Vermarktung einer urbanen Alternativkultur ist offenkundig auf Akteure angewiesen, die zuweilen auch die Bereitschaft haben, den Rahmen der Legalität zu überschreiten. So ist weiterhin auf dem Webauftritt die Rede von „vielen Graffitis, die die Häuserwände des Schanzenviertels zieren. Diese Schriftzüge sind häufig das Sprachrohr für Gesellschaftskritik – und werden von den Sprayern als Kunstform verteidigt“. Wesensmerkmal der hier dargestellten Urbanität des Stadtteils ist die Differenz, die auch Abweichen von geltenden (Rechts) Normen beinhaltet.

Zugleich wurde der Stadtteil 2014 seitens der Stadt zum sogenannten „Gefahrengebiet“ erklärt. In diesen Gebieten finden „zur Abwehr einer bevorstehenden Gefahr“ (§ 4 Abs. 1 HmbGVBl) verstärkte polizeiliche Maßnahmen (insbesondere Kontrollen) statt.

se entschleunigte Ruhezeiten existieren und die Stadt somit im Sinne Hawleys (1950) als temporal segregiert verstanden werden kann. Das Tempo eines Ortes ist dabei zum Teil von der Geschwindigkeit der jeweiligen Taktgeber beeinflusst, wird aber vor allem von den Nutzern des Stadtraumes durch die Art ihres Handelns produziert. In Abhängigkeit von dem Tempo, in welchem die Nutzung der Chronotope erfolgt, können zudem Konflikte entstehen, die im Extremfall einer Regulierung bedürfen. Ein prominentes Beispiel ist die im Jahr 2010 geplante „Direct Line“ auf der Londoner Oxford Street, mit deren Hilfe Konflikte zwischen Fußgängern, die zügig ihr Ziel erreichen wollen, und „bummelnden“ Shopping-Touristen entschärft werden sollten. Jüngst wurde eine derartige räumliche Differenzierung von Fußgängern mit unterschiedlichen Gehgeschwindigkeiten unter dem Eindruck einer wachsenden Zahl von Smartphone-Nutzern, die sich im öffentlichen Raum mit Online-Spielen beschäftigen, in einem anderen innerstädtischen Areal tatsächlich umgesetzt (Bereich um die Waterloo Station). Ungeachtet dieser Extrembeispiele verdeutlichen aber auch ungeschriebene Verhaltensnormen in Großstädten (wie z.B. die auf Rolltreppen geltende Regel „rechts stehen, links gehen“), dass unterschiedliche Tempi normativ ausgehandelt werden, um Konflikte zu vermeiden.<sup>7</sup>

Zur Erfassung des Tempos verschiedener Chronotope wurden im Rahmen einer zeitgeographischen Forschungsübung im Wintersemester 2015/2016 an verschiedenen innenstadtnahen Orten Messungen der Gehgeschwindigkeiten von Passanten vorgenommen, angelehnt an die Methode von Bornstein/Bornstein (1976). Bekannt wurde dieses empirische Verfahren vor allem durch Robert Levine (1999), der den Umgang mit Zeit in verschiedenen Ländern miteinander verglichen hat und neben der Gehgeschwindigkeit auch die Bedienungszeiten auf Postämtern sowie die Genauigkeit der Uhren als Indikatorvariablen für die jeweils vorherrschende Zeitkultur erfasst hat. Zur Erfassung des Tempos der Chronotope wurde an den ausgewählten Messpunkten jeweils eine Strecke von 15 Metern vermessen und anschließend die Geschwindigkeit, mit der Fußgänger diese Strecke durchschreiten, zu verschiedenen Tageszeiten für jeweils eine Stunde mit Stoppuhren gemessen. Exemplarisch ausgewählt wurde erstens die Fußgängerzone eines innerstädtischen Subzentrums, die im Wesentlichen durch Einzelhandelsgeschäfte sowie Bürostandorte geprägt ist (Große Bergstraße in Hamburg-Altona), zweitens die Hauptstraße eines Mischgebietes mit vielfältiger Nutzung durch verschiedene Gruppen (Schulterblatt im Hamburger Schanzenviertel) sowie drittens eine innenstadtnahe Grünfläche (Fußweg entlang der Hamburger Außenalster). Bei letzterem Standort, der ganztägig durch eine starke Freizeitnutzung geprägt ist, wurden die Jogger getrennt von den übrigen Fußgängern erfasst.

Die Messungen der Gehgeschwindigkeiten zeigen eine deutliche Varianz in Abhängigkeit von Ort und Zeit (s. Abbildung 3). Während die höchsten Durchschnittsgeschwindigkeiten an allen Messstationen bei der morgendlichen Messung (8–9 Uhr) zu verzeichnen sind und die Gehgeschwindigkeit an allen Standorten in etwa gleich ist, ist das Tempo an der Außenalster in den Mittagstunden (13–14 Uhr) am langsamsten, was auf die Nutzung dieses Chronotops als Entschleunigungsort hinweist. Die nied-

7 Zur normativen Aushandlungen hinsichtlich der Benutzung von Rolltreppen s. a. den Beitrag von Winkler in diesem Band.

rigsten Gehgeschwindigkeiten in den Abendstunden (Messung von 21–22 Uhr) weist das Schulterblatt im Hamburger Schanzenviertel auf, das eine hohe Dichte von Gastronomiebetrieben beherbergt.

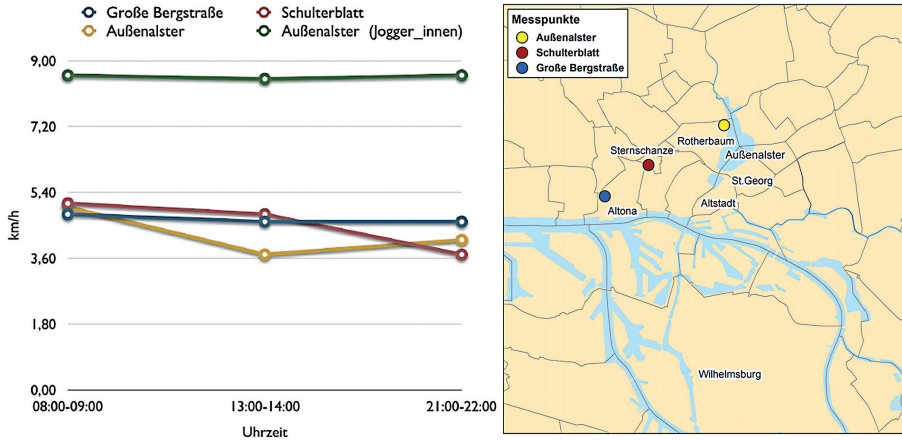


Abb. 3: Durchschnittstempo von Fußgängern an drei Messpunkten in verschiedenen Chronotopen in Hamburg / Quelle: Eigener Entwurf

Über das zuvor beschriebene quantifizierende Verfahren hinaus lässt sich das Tempo eines Chronotops auch mit qualitativen Methoden der Wahrnehmungsgeographie erfassen. Hierzu werden Probanden aus unterschiedlichen Nutzergruppen Übersichtskarten des zu erfassenden städtischen Teilgebietes vorgelegt. Die Teilnehmer der Studie erhalten die Aufgabe, das Tempo der verzeichneten Orte in der Karte mittels verschiedener Farbcodierungen zu markieren.<sup>8</sup>

Ungeachtet der Bedeutung, die der Diagnose der (faktisch messbaren sowie gefühlten) Beschleunigung des gesellschaftlichen Lebenstempos beigemessen wird, markieren Studien zur aktuellen „temporal segregation“ in Städten eine Forschungslücke. Dabei ist insbesondere unklar, ob durch ein hohes Tempo gekennzeichnete Chronotope bedingt durch die Beschleunigung in der Tendenz zu unwirtlichen, wenig lebenswerten Orten werden können. Auch der Zusammenhang von Beschleunigung und Stadtgesundheit wurde bisher nur wenig thematisiert. Schließlich ist aber auch zu fragen, ob die monofunktionalen, suburbanen Wohnquartiere, die in den 1970er und 1980er Jahren entwickelt wurden und deren Bewohner nun vielfach im Rentenalter sind, eine Entschleunigung erfahren.

<sup>8</sup> Zu diesem Verfahren siehe ausführlich: Mückenberger/Baumheier/Pohl (2008).



## 5 Regionalisierung städtischer Chronotope

Ausgehend von der für diesen Beitrag gewählten Perspektive, unter Gerechtigkeitsaspekten vor allem potenzielle Zeitkonflikte und Möglichkeiten ihrer Regulation in den Vordergrund der Betrachtung zu stellen, soll nun eine Synthese der zuvor herausgearbeiteten vier zeit-räumlichen Dimensionen erfolgen, um so zur einer Regionalisierung städtischer Chronotope zu gelangen. Anthony Giddens (1990) folgend wird unter „Regionalisierung“ die raum-zeitliche Zonierung in Bezug auf soziale Praktiken verstanden. In Tabelle 1 ist neben der funktionalen Differenzierung (und damit verbunden dem Rhythmus) auch der gegenwärtige Ausdehnungsdruck von Aktivitätszeiten aufgeführt, dem ein erhöhtes Konfliktpotenzial und damit die Notwendigkeit zur Regulation – insbesondere in den Nachtstunden – beigemessen werden kann.<sup>9</sup> Weiterhin wird die Zugänglichkeit sowie das Tempo verschiedener städtischer Chronotope im Hinblick auf mögliche planerische Herausforderungen diskutiert.

Mit der funktionalen Differenzierung des Stadtraums wurde während des 20. Jahrhunderts die Wohnfunktion weitgehend aus den Innenstädten der Metropolen zurückgedrängt. Entstanden sind Areale, die als „**Central Business District**“ (CBD) bezeichnet werden und eine hohe Einzelhandelsdichte aufweisen sowie vor allem als Verwaltungs- und Bürostandorte dienen. Damit einhergehend ist die Konzentration an Arbeitsplätzen in diesem Chronototyp hoch und ein deutlicher Wechsel von Tag- und Nachtbevölkerung ist – der Ausdehnung von Arbeits- und Öffnungszeiten des Einzelhandels zum Trotz – noch immer die Regel. Die Arbeits- und Versorgungsfunktion des Stadtzentrums wird klassischerweise ergänzt um die Funktion, die bereits die Agora in der griechischen Polis einnahm: Der öffentliche Stadtraum bietet die Bühne für politische Willensbekundungen, etwa in Form von Demonstrationen. Eine vergleichsweise neue Funktion erfährt dieses Chronotop durch die Eventisierung bzw. Festivalisierung der Städte, die oftmals zentral gelegene öffentliche Plätze als Kulisse bespielen.

Diese Stadtmarketingpolitik intendiert die Ausdehnung der Aktivitätszeiten in die Abendstunden sowie auf die Wochenenden, etwa in Form verkaufsoffener Sonntage. Wurde die „Verödung der Innenstädte“ in den 1980er Jahren mit Blick auf die Leere vor allem in den Abendstunden sowie an den Wochenenden beklagt, sieht sich der standortgebundene Einzelhandel heute vor allem durch die Konkurrenz des Online-Handels bedroht und ist schon aus diesem Grund an einer zusätzlichen Attraktivitätssteigerung des Chronotops für potenzielle Kunden interessiert. Die Eventisierungspolitik ist so auch als Versuch zu verstehen, in der City sowie in den innerstädtischen Subzentren ein umfassendes Freizeit-Erlebnis in Ergänzung zum reinen „Shopping“ zu bieten.

Konfliktiv ist die gegenwärtige Entwicklung nicht nur aufgrund der hiermit einhergehenden Ausdehnung der Arbeitszeiten für Beschäftigte des stationären Einzelhandels, sondern auch, weil die Nutzung des öffentlichen Raumes zur politischen Willensbekundung mit den Verwertungs- und Vermarktungsinteressen kollidieren kann. Der massive Einsatz von Videoüberwachung in diesem Chronototyp droht in eine Versi-

<sup>9</sup> Siehe zu Konflikten um die Ausdehnung von Aktivitätszeiten auch den Beitrag von Weber/Henckel zum Thema „Nacht und Gerechtigkeit“ in diesem Band.

cherheitlichungsspirale zu münden, an deren Ende infrage gestellt ist, ob der öffentliche Raum in einem Klima allgegenwärtiger Beobachtung seiner Funktion als Bühne für politische Willensbekundung noch gerecht werden kann. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass räumliche Hegemonie nicht nur mittels Überwachung oder gar Privatisierung des Raumes reproduziert wird. In verschiedenen Abstufungsgraden wird über Symbole vermittelt, was an einem Ort als erwünschtes Verhalten und was als unerwünschtes Verhalten gilt. So definiert beispielsweise die Art der Stadtmöblierung mögliche Nutzungsarten. Kontingente Handlungen, also das Spektrum dessen, was an einem Ort möglich ist, wird durch die Gestaltung von Orten – nicht zuletzt durch die Stadtplanung – vorgegeben.<sup>10</sup>

In ähnlicher Weise wie im Falle des CBDs ist – nicht zuletzt durch die Ausweitung der Überwachungstechnologie – die Zugänglichkeit von Bahnhöfen und anderen zentralen **Verkehrsknotenpunkten** für bestimmte gesellschaftliche Randgruppen bereits heute erschwert bzw. sanktionsbegründet. Dies ist nicht zuletzt auch als eine Folge der verstärkten Integration von Gastronomie- und Einzelhandelsangeboten in größeren Bahnhöfen zu verstehen. Gerade an diesen Standorten ist die Ausdehnung der Aktivitätszeiten weit fortgeschritten, verläuft in aller Regel aber – mit Ausnahme der Auseinandersetzung um die von Nachtflügen ausgehende Lärmemission – vergleichsweise konfliktarm. Zum Problem scheint hier eher die Erhöhung des Tempos zu werden, da der Mobilitätssektor allgemein einem stetigen Beschleunigungsdruck ausgesetzt ist. Die allgegenwärtige Hektik, die auf Bahnhöfen und Flughäfen zu herrschen scheint, dürfte planerisch aber kaum regulierbar sein. Ungeachtet dessen stellt sich die Frage nach einer Integration explizit definierter Ruhezeiten bzw. entschleunigten Ausgleichsflächen innerhalb dieser „Hochgeschwindigkeitschronotope“. Als Beispiel können hier etwa Ruhe- oder Meditationsräume dienen, die seit einigen Jahren an verschiedenen Flughäfen eingerichtet wurden.

Zugänglichkeitsprobleme ganz anderer Art lassen sich bei den **Gewerbegebieten** erkennen. Diese Areale, die zumeist auch Standorte des flächenextensiven Einzelhandels wie Möbelgeschäfte oder Baumärkte sind, sind zumindest in den Randzeiten kaum noch mit dem ÖPNV zu erreichen. Oft ist sogar die Verkehrserschließung dieser Chronotope in den Kernzeiten mangelhaft. Bestimmender Taktgeber in den Gebieten, die in überwiegendem Maße durch Produktion geprägt sind, sind die Arbeits- bzw. Schichtwechselzeiten der Betriebe.<sup>11</sup> Doch auch in den Gewerbegebieten, die stärker durch den Handel strukturiert sind, ist die Zugänglichkeit im Tages- und Wochenver-

10 Ein Beispiel hierfür sind die 2014 in der Hamburger City neu aufgestellten öffentlichen Abfalleimer. Diese verfügen über eine eingebaute Müllpresse sowie eine Netzverbindung zur Stadtreinigung zur Überwachung des Füllstands. Der Abfall wird über eine Schleuse, die durch eine Klappe gesichert ist, in den Behälter verbracht. Infolgedessen haben Flaschensammler keinen Zugriff mehr auf den Inhalt des Abfalleimers. Im Unterschied zu dieser Vorgehensweise werden in anderen Kommunen Flaschenhalterungen an Abfalleimern angebracht, um dem Durchwühlen der Abfallbehälter nach Leergut vorzubeugen (z. B. Hannover).

11 Als Spezialfall des Gewerbegebietes kann die Industriezone gelten, die nicht durch flächenextensiven Handel, sondern nahezu ausschließlich durch die industrielle Produktion geprägt ist. Im vorliegenden Beitrag wird auf eine Differenzierung von Industriearealen und Gewerbegebieten der Einfachheit halber verzichtet, zumal ein Fokus auf möglichen Nutzungskonflikten liegt.

lauf oftmals durch lückenhafte ÖPNV-Erschließung limitiert, sodass der private PKW oftmals unverzichtbar ist, wenn dieser Chronotoptyp im individuellen Aktionsraum liegt.

In ähnlicher Weise sind die Bewohner monofunktionaler **Wohngebiete** – insbesondere in suburbanen Lagen – oftmals auf ein eigenes Auto angewiesen. Gerade in Ein- und Zweifamilienhausgebieten sowie in den 1960er bis 1980er Jahren am Stadtrand entwickelten Reihenhausaarealen konzentriert sich die ÖPNV-Anbindung auf die Tagstunden und wird bereits in den frühen Abendstunden deutlich seltener. Zwar werden in einigen Gemeinden diese Lücken durch selbst organisierte „Bürgerbusse“ zum Teil kompensiert, aber dennoch stellt sich die Frage nach Zeitgerechtigkeit für die Bewohner dieser Gebiete in besonderem Maße, gerade auch vor dem Hintergrund eines zunehmenden Ausdehnungsdrucks auf die „Randzeiten“. Schon nach einem Konzert- oder Theaterbesuch in der Innenstadt kann eine spätabendliche Heimreise mit Bahn und Bus unmöglich sein. Mit Blick auf die Alterung, die in vielen Wohngebieten in Stadtrandlage besonders deutlich zu erkennen ist (Pohl 2012), ist die gesellschaftliche Teilhabe älterer, immobiler Menschen grundsätzlich erschwert.<sup>12</sup> Zudem kann das Wohngebiet, bedingt durch höhere Mobilitätskosten zum Erreichen relevanter Gelegenheiten, auch für ökonomisch schlechter gestellte Haushalte zur „räumlichen Falle“ werden.

---

12 Zur Frage der Zugangsmöglichkeiten zu städtischen Infrastrukturen im Alter siehe auch den Beitrag von Rinderspacher in diesem Band.

Chronotop	Funktionale Beschaffenheit/ Aktivitätsrhythmus	Aktivitätszeiten	Zugänglichkeit	Tempo/ Beschleunigung
<b>CBD und innerstädtische Subzentren</b>	<p>Relativ einheitlicher Tagesrhythmus aufgrund geringer funktionaler Vielfalt. Schwerpunkt auf Arbeiten und Versorgungsfunktion. Dadurch deutlicher Wechsel zwischen Tag und Nacht sowie Werktagen und Wochenenden.</p> <p>Im Jahresgang z. T. verschiedene Nutzung durch Großevents, Stadtfeste sowie politische Demonstrationen; ggf. konfliktiv mit Interessen der Gewerbetreibenden</p>	<p>Weitere Ausdehnung von Öffnungszeiten in die Abendstunden, zudem mehrere verkaufsoffene Sonntage pro Jahr. Konflikte aufgrund verlängerter Arbeitszeiten im Einzelhandel, allerdings nicht raumbezogen</p>	<p>Verkehrlich in den Tagstunden sowie an Werktagen meist gut erschlossen, in den Randzeiten ggf. eingeschränkt.</p> <p>Einsatz von Überwachungstechnologie erschwert Zugänglichkeit für gesellschaftliche Randgruppen</p>	<p>Im Vergleich zu anderen Chronotopen hohes Tempo; ggf. weitere Beschleunigung</p>

Chronotop	Funktionale Beschaffenheit/ Aktivitätsrhythmus	Aktivitätszeiten	Zugänglichkeit	Tempo/ Beschleunigung
<b>Verkehrsknoten</b>	Umsteigepunkte zwischen verschiedenen Verkehrsträgern, Anlagerung einer Dienstleistungsökonomie. Überlagerung verschiedener Rhythmen; abhängig von Rushhour, Wochenendverkehr, Schulferien, Großveranstaltungen, sowie Sekundärnutzungen (z. B. Einkaufsgelegenheiten in Bahnhöfen)	Ausdehnung in die Nachtstunden, die Nebennutzungen (Versorgungsfunktion) hält mit dieser Ausdehnung Schritt. Vergleichsweise hohe Akzeptanz für Ausdehnung (Ausnahme: Fluglärm)	Verkehrlich meist gut erschlossen. Starker Einsatz von Überwachungstechnologie erschwert Zugänglichkeit für gesellschaftliche Randgruppen	Hohes Tempo, stetiger Beschleunigungsdruck

Chronotop	Funktionale Beschaffenheit/ Aktivitätsrhythmus	Aktivitätszeiten	Zugänglichkeit	Tempo/ Beschleunigung
<b>Gewerbegebiete</b>	Überlagerung verschiedener Rhythmen durch Arbeits- sowie Versorgungsfunktion. Massenbewegungen zu definierten „Stoßzeiten“ (Rushhour) dominieren die tageszeitlichen Rhythmen. In den Abendstunden sowie an Samstagen hohe Aktivität durch flächenextensiven Einzelhandel (Möbelhäuser, Baumärkte, Elektronikmärkte etc.)	Ausdehnung in Abhängigkeit von den Arbeitszeiten, zudem Verlängerung der Öffnungszeiten im Einzelhandel.  Konflikte aufgrund verlängerter Arbeitszeiten im Einzelhandel, allerdings nicht raumbezogen.	Verkehrerschließung mit ÖPNV oft mangelhaft. Insbesondere in den Randzeiten kaum ÖPNV-Anbindung.  Zugang in starkem Maße abhängig von Automobilität	Tempo variiert in Abhängigkeit von den ortsansässigen Branchen
<b>Wohngebiete</b>	Rhythmischer Wechsel von Tag- und Nachtbevölkerung; monofunktional auf Wohnen ausgerichtet, oft suburban gelegen	Weitgehend kollektiv geteilte Zeiten, i. d. R. geringer Ausdehnungsdruck	In suburbaner Lage verkehrlich schlechter erschlossen. Gefahr der „Räumlichen Falle“ für Bewohner ohne eigenen PKW	Eher entschleunigt



Chronotop	Funktionale Beschaffenheit/ Aktivitätsrhythmus	Aktivitätszeiten	Zugänglichkeit	Tempo/ Beschleunigung
<b>Mischgebiete</b>	Überlagerung vielfältiger Nutzungen durch verschiedene Nutzergruppen (Wohnen, Arbeiten, Freizeit, oftmals auch Tourismus). Dadurch polyrhythmische Aktivität	Oftmals entgrenzte Aktivitätszeiten, starker Ausdehnungsdruck durch ökonomische Verwertungsinteressen und Freizeitnutzung in Abendstunden	In der Regel verkehrlich gut erschlossen.  Zum Teil Ausweitung der Kontrolle des öffentlichen Raums	Tempo variiert z. T. in Abhängigkeit von Tageszeit und Wochentag deutlich.
<b>Ausgeh- und Vergnügungsviertel</b>	Dominanz von Freizeit und Tourismusnutzung, z. T. ergänzt durch Büroarbeit und Wohnfunktion. Verschiedene Rhythmen, insbesondere Wochenrhythmen bestimmend.  Zusätzlich verstärkte Nutzung durch Großevents	Ausdehnung weit fortgeschritten; an Wochenenden z. T. 24/7 aktiv.  Mehrere Großevents im Jahr verstärken Ausdehnung noch weiter	In der Regel verkehrlich gut erschlossen.  Überwachungstechnologie erschwert Zugänglichkeit für gesellschaftliche Randgruppen	Tempo variiert z. T. in Abhängigkeit von Tageszeit und Wochentag deutlich

Chronotop	Funktionale Beschaffenheit/ Aktivitätsrhythmus	Aktivitätszeiten	Zugänglichkeit	Tempo/ Beschleunigung
<b>Grünflächen und Parks</b>	Freizeitnutzung; Rhythmus stark jahreszeitlich beeinflusst; zudem erhöhtes Aktivitätsniveau an Wochenenden bei gutem Wetter. Zum Teil Konflikte durch zeitweise Privatisierung (z. B. Open Air Kino oder sonstige Veranstaltungen)	Ausdehnung von Aktivitätszeiten durch privatisierte Teilnutzung (z. B. Open Air Kino) oder städtische Events insbesondere in den Sommermonaten	ÖPNV-Anbindung sehr unterschiedlich ausgeprägt	In der Regel Entschleunigung; Ausnahme: Eventnutzung

Tab. 1: Regionalisierung städtischer Chronotope / Quelle: Eigener Entwurf

Demgegenüber sind die im Regelfall zentraler gelegenen **Mischgebiete** besser mit dem Öffentlichen Nahverkehr erschlossen. In ihnen ist meist verdichtetes Wohnen, Arbeiten sowie eine auf die Freizeitnutzung ausgerichtete Gastronomie vereint, so dass vielfältige Rhythmen dieses Chronotop kennzeichnen. Insbesondere mit der Freizeitnutzung ist ein gewisser Ausdehnungsdruck verbunden, was entsprechende Konflikte zwischen verschiedenen Nutzergruppen erkennen lässt. Dabei erschwert die unterschiedliche Ansprechbarkeit der Nutzergruppen – die von ständigen Bewohnern des Quartiers über außerhalb wohnende Berufspendler bis hin zu Städtetouristen aus entfernteren Regionen reichen – eine Aushandlung von Konflikten unter der Prämisse der Herstellung von Gerechtigkeit. Eine besondere Verantwortung kann dem Tourismusmarketing der Städte beigemessen werden, das gegenwärtig dazu neigt, die als besonders „urban“ geltenden Mischgebiete mit einer hohen Konzentration von Gastronomiebetrieben im Sinne der dort ansässigen Gewerbetreibenden intensiv zu vermarkten und so bestehende Zeit- und Nutzungskonflikte noch weiter zu verschärfen (s. Fußnote 6).

Im Unterschied zu den Mischgebieten ist in den großstädtischen **Ausgeh- und Vergnügungsvierteln** eine klare Dominanz durch die Freizeit- und Tourismusnutzung gegeben. Dennoch ist auch hier – neben dem Arbeiten – die Wohnfunktion angesiedelt, sodass konfliktive Auseinandersetzungen zwischen „Nachtschwärmern“ und Anwohnern oftmals bereits routinierten Handlungspraktiken unterliegen. Der Rhythmus des Chronotops ist in Abhängigkeit von der Freizeitnutzung stark durch den Wochenrhythmus bedingt, sodass ein Aktivitätsmaximum an Freitag- und Samstagabenden bzw. in den anschließenden Nachtstunden kennzeichnend ist. Mit weiter zunehmender Vermarktung dieser Areale als touristische Destination (Touristification) durch das Stadtmarketing und eine wachsende Zahl von Großevents und Festivals geht allerdings auch ein weiterer Ausdehnungsdruck einher.<sup>13</sup> Parallel zur weiteren Inwertsetzung des Ortes verläuft der Ausbau der Überwachung des öffentlichen Raumes, was die Exklusion gesellschaftlicher Randgruppen erhöht und das Chronotop in der Tendenz zu einer künstlichen Kulisse für austauschbare, aber marktgängige Formate umfunktioniert.

Selbst die städtischen **Grünflächen und Parks**, die im Gegensatz zu nahezu allen anderen Chronotoptypen als Zonen der Entschleunigung und damit des Ausgleichs gelten können, erfahren unter den Rahmenbedingungen einer zunehmenden städtischen Vermarktungslogik eine Ausdehnung von Aktivitätszeiten. So stellen diese Areale nicht selten Reserveflächen für Events dar, für die andernorts kein Platz zu sein scheint. In den Sommermonaten dienen sie etwa als Kulisse für Open-Air-Kinovorführungen, was mit einer zeitweiligen Privatisierung von Teilen eines Parks verbunden ist. Auch wird seit einigen Jahren im Hamburger Stadtpark an zwei Tagen ein großes Oldtimer-Rennen (beworben mit den Worten „Wer wird da nicht hellhörig“) ausgetragen. Der Ausdehnungsdruck macht folglich nicht vor der Kolonisierung von ansonsten eher entschleunigten Ruhezeiten Halt, wobei konfliktiv verlaufende Auseinandersetzungen um Parkanlagen bis dato noch eher selten zu sein scheinen.<sup>14</sup>

## 6 Fazit und Ausblick

Ausgehend von Hawleys Perspektive der „temporal segregation“ in großstädtischen Arealen wurden im vorliegenden Beitrag vier für die zeit-räumliche Strukturierung von Städten relevante Dimensionen herausgearbeitet und Ansätze zu ihrer empirischen Erfassung vorgestellt. Als Anlass für die Analyse städtischer Chronotope wurde auf verschiedene Nutzungsansprüche des Stadtraums verwiesen, die oftmals mit Konflik-

13 Ein gutes Beispiel ist hier die Zunahme von Events und Großveranstaltungen im Ausgeviertel St. Pauli in Hamburg. In den vergangenen Jahren wurden neben dem drei Tage pro Jahr dauernden „Hafengeburtstag“ stetig weitere Wochenendformate entwickelt, wie etwa die „Hamburg Cruise Days“, der „Schlagermove“ oder das mehrtägige Motorradtreffen „Harley Days“. Hinzu kommen lokal begrenzte Events wie das „St. Pauli Winzerfest“ oder im Dezember „Santa Pauli – Hamburgs geilster Weihnachtsmarkt“.

Eine Ausdehnung der Aktivitätszeiten auch an Wochentagen, wie durch den wöchentlich mittwochs bis spät abends stattfindenden „St. Pauli Nachtmarkt“, ist parallel zu beobachten.

14 Eine Ausnahme stellt hier der Park in direkter Nachbarschaft des Hamburger Schanzenviertels dar.

ten zwischen verschiedenen Nutzergruppen verbunden sind und damit einen Regulationsbedarf erkennen lassen. Ein herzustellender Ausgleich der verschiedenen Interessen folgt dem Ideal einer „lebenswerten Stadt“, in der sowohl Bedürfnisse nach Zugänglichkeit zu relevanten Infrastrukturen in einem funktional differenzierten Raum, nach urbanem Leben und Kultur, als auch Bedürfnisse nach Ruhe und Erholung Berücksichtigung finden und Zeitgerechtigkeit selbst als Qualität verstanden wird. Die Regionalisierung zeit-räumlicher Strukturen kann zu einem Verständnis für bestehende Konfliktfelder beitragen, wobei ausgehend von der inneren funktionalen Differenzierung des Stadtraums, der Ausdehnung von Aktivitätszeiten, der Zugänglichkeit städtischer Teilgebiete sowie des Tempos sieben idealtypische Chronotope und die in ihnen zu vermutenden Zeitkonflikte beschrieben wurden.

Einschränkend ist jedoch festzustellen, dass die zuvor erfolgte Regionalisierung – obgleich Indikatoren zur Messung zeitlicher Strukturen benannt wurden – aufgrund der gegenwärtig noch lückenhaften Datenverfügbarkeit insgesamt eher einen heuristischen Charakter aufweist. Im Zuge der weiteren Digitalisierung der urbanen Infrastruktur – sowie der Daten generierenden Nutzung von Smartphones durch die Stadtbewohner selbst – ist anzunehmen, dass in einigen Jahren eine umfassendere Datenbasis für die genauere empirische Erfassung raum-zeitlicher Strukturen in Städten zur Verfügung stehen wird. Die Analyse anonymisierter Bewegungsdaten würde ein detaillierteres Wissen um die Beschaffenheit städtischer Chronotope eröffnen und damit neben der räumlichen Stadtplanung auch eine aktiv gestaltende stadtplanerische Zeitpolitik ermöglichen. Derzeit ist das Wissen um die Ausdehnung von Aktivitätszeiten, im Tagesverlauf bestehende Zugänglichkeitsbarrieren oder das differenzierte Tempo verschiedener Orte noch lückenhaft und basiert auf vereinfachten Annahmen.

So ist auch die in diesem Beitrag erfolgte Regionalisierung städtischer Chronotope notwendigerweise vorläufig. Anzunehmen ist, dass eine weitergehende interne Differenzierung der sieben idealtypischen Chronotope vorgenommen werden muss – insbesondere dann, wenn der Betrachtungsmaßstab vergrößert wird. Mit dem in diesem Beitrag unternommenen Versuch der Regionalisierung zeit-räumlicher Stadtstrukturen wurde eine gesamtstädtische Perspektive eingenommen. Es ist davon auszugehen, dass großflächige Areale wie etwa die innenstadtnah gelegenen Mischgebiete eine interne Differenzierung hinsichtlich ihrer Temporalstrukturen aufweisen, die erst bei einer quartiersspezifischen Analyse der lokalen zeit-räumlichen Strukturen zutage treten.

Die Analyse gesamtstädtischer Chronotope verweist darauf, dass in Abhängigkeit von der funktionalen Differenzierung, den verschieden ausgeprägten Ausdehnungsdrucks, der Zugänglichkeit sowie dem spezifischen Tempo sehr unterschiedliche Regulationsbedarfe zur Herstellung von Zeitgerechtigkeit bestehen können. Insgesamt drängt sich gegenwärtig der Eindruck auf, dass die von den verschiedenen Nutzergruppen artikulierten Ansprüche an den Stadtraum vor allem unter dem Primat ökonomischer Interessen sowie des zunehmenden Stadtmarketings entschieden werden.

Zu befürchten ist damit auch eine weiter zunehmende Exklusion wenig durchsetzungsstarker Gruppen in Randgebieten der Stadt, welche bei schlechter ökonomischer Ausstattung des betreffenden Haushalts zudem auch noch einer gerechten Teilhabe an städtischen Qualitäten zuwiderläuft („Räumliche Falle“). Zudem ist unter Beteiligung der Stadtbewohner zu diskutieren, ob eine zunehmende Festivalisierung der Stadt den Bedürfnissen ihrer Bewohner wirklich Rechnung trägt, oder ob die hiermit einhergehenden Nutzungskonflikte den urbanen Raum für ihre Bewohner eher unattraktiver werden lassen. Ohne eine interessensausgleichende Stadtpolitik, die nicht einseitig auf die ökonomische Verwertung des Stadtraumes sowie die Umsetzung einer möglichst umfassenden Eventisierung ausgerichtet ist, wird Zeitgerechtigkeit nicht herstellbar sein.

---

### Literatur

- Bornstein, M. C.; Bornstein, H. G. (1976): The pace of life. In: *Nature* 259, 557-559.
- Crang, M. (2001): Rhythms of the city: Temporalised space in motion. In: May, J.; Thrift, N. (eds.): *TimeSpace: Geographies of the Temporality*. London. 187-207.
- Eberling, M. (2002): Wer macht die Zeit? Gesellschaftliche Zeitstrukturen im Wandel. In: Henckel, D.; Eberling, M. (Hrsg.): *Raumzeitpolitik*. Opladen, 189-207.
- Eberling, M.; Henckel, D. (2002): Alles zu jeder Zeit? Die Städte auf dem Weg zur kontinuierlichen Aktivität. *Difu-Beiträge zur Stadtforschung* 36. Berlin.
- Folch-Serra, M. (1990): Place, voice, space: Mikhail Bakhtin's dialogical landscape. In: *Environment and Planning D: Society and Space* 8 (1), 255-274.
- Geißler, K. A. (1994): Schützt die Chronotope! Die versöhnte Verschiedenheit zwischen Schnelligkeit und Langsamkeit. In: *Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung* (Hrsg.): *Um die Wette leben. Geschwindigkeit, Raum und Zeit*. Bochum, 36-46.
- Giddens, A. (1990): Time, Space and Regionalisation. In: Gregory, D.; Urry, J. (eds.): *Social Relations and Spatial Structures*. Houndsmills, 265-295.
- Hägerstrand, T. (1970): What about people in regional science? In: *Papers of the Regional Science Association* 24, 7-21.
- Hägerstrand, T. (1982): Diorama, path and project. In: *Tijdschrift Voor Economische en Sociale Geographie* 73 (6), 323-339.
- Harvey, D. (1990): Between Space and Time: Reflections on the Geographical Imagination. In: *Annals of the Association of American Geographers* 80/3, 418-434.
- Hawley, A. (1950): *Human Ecology. A Theory of Community Structure*. New York.
- Jurczyk, K. (2007): Geschlechterverhältnisse und Alltagsarrangements – Neue Konturen der Teilung von Zeit und Arbeit. In: Mückenberger, U.; Timpf, S. (Hrsg.): *Zukünfte der europäischen Stadt. Ergebnisse einer Enquete zur Entwicklung und Gestaltung urbaner Zeiten*. Wiesbaden, 159-214.
- Levine, R. (1999): *Eine Landkarte der Zeit. Wie Kulturen mit Zeit umgehen*. München.
- Mückenberger, U.; Baumheier, U.; Pohl, T. (2008): *Das Stephaniviertel auf der Schwelle zum Strukturwandel*. Hamburg/Bremen.
- Mulicek, O.; Osman, R.; Seidenglanz, D. (2014): Urban rhythms: A chronotopic approach to urban timespace. In: *Time & Society*, 1-22.
- Neuhaus, F. (2015): *Emergent Spatio-temporal Dimensions of the City: Habitus and Urban Rhythms*. Heidelberg.
- Pohl, T. (2009): *Entgrenzte Stadt. Räumliche Fragmentierung und zeitliche Flexibilisierung in der Spätmoderne*. Bielefeld.
- Pohl, T. (2012): Alterssegregation in der Metropolregion Hamburg. In: Alisch, M.; May, M. (Hrsg.): *Formen sozialräumlicher Segregation*. Opladen, 51-72.
- Pohl, T.; Giesel, F.; Oßenbrügge, J. (2010): Suburbia als „räumliche Falle“? – Folgen der demographischen und sozialräumlichen Entwicklung von Großstädten am Beispiel Hamburgs. In: *Berichte zur Deutschen Landeskunde* 84 (4), 329-348.

Rosa, H. (2005): Beschleunigung. Die Veränderung der Temporalstrukturen in der Moderne. Frankfurt am Main.

Stabilini, S.; Zedda, R.; Zanettichini, L. (2013): Accessibility of public spaces and services: Theoretical remarks, practices and instruments from urban time planning. In: Henckel, D.; Thomaier, S.; Könecke, B.; Zedda, R.; Stabilini, S. (eds.): Space-Time Design of the Public City. Dordrecht/Heidelberg u. a., 119-136.

Werlen, B. (2001): Alltägliche Regionalisierungen. In: Lexikon der Geographie.

<http://www.spektrum.de/lexikon/geographie/alltaegliche-regionalisierungen/265> (19.01.2018).

Zurawski, N. (2012): From crime prevention to urban development. Politics and resistance concerning CCTV cameras in a plaza in central Hamburg. In: Information Polity 17, 45-55.

---

## Autor

Thomas Pohl (\*1973), *Dr. rer. nat., Studium der Geographie, Soziologie und Ethnologie an der Universität zu Köln (Dipl.-Geogr.); Promotion in Geographie an der Universität Hamburg; Akademischer Rat am Institut für Geographie der Universität Hamburg.*